

2023. évi ... törvény

a Magyarország Kormánya és a Srí Lanka-i Demokratikus Szocialista Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről

1. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország Kormánya és a Srí Lanka-i Demokratikus Szocialista Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.

2. §

Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

3. §

(1) A Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét az *1. melléklet* tartalmazza.

(2) A Megállapodás hiteles angol nyelvű szövegét a *2. melléklet* tartalmazza.

4. §

(1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) A 2. § és a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 22. cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A Megállapodás, a 2. §, a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter – annak ismertté válását követően – a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

5. §

Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

ÉS

A SRÍ LANKA-I DEMOKRATIKUS SZOCIALISTA KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA
KÖZÖTT

TARTALOMJEGYZÉK

PREAMBULUM

1. CIKK – FOGALOM-MEGHATÁROZÁSOK
2. CIKK – FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA
3. CIKK – KIJELÖLÉS ÉS ENGEDÉLYEZÉS
4. CIKK – AZ ÜZEMELTETÉSI ENGEDÉLYEK VISSZAVONÁSA VAGY FELFÜGGESZTÉSE
5. CIKK – A MEGÁLLAPODÁS SZERINTI JÁRATOK ÜZEMELTETÉSÉNEK ALAPELVEI
6. CIKK – VÁMOK ÉS EGYÉB DÍJAK
7. CIKK – A JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA
8. CIKK – LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK
9. CIKK – A LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGA
10. CIKK – A LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELME
11. CIKK – HASZNÁLATI DÍJAK
12. CIKK – KERESKEDELMI TEVÉKENYSÉGEK
13. CIKK – PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA
14. CIKK – MENETRENDEK
15. CIKK – VITELDÍJAK
16. CIKK – INFORMÁCIÓCSERE

- 17. CIKK – KONZULTÁCIÓ
- 18. CIKK – VITÁK RENDEZÉSE
- 19. CIKK – A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA
- 20. CIKK – NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL
- 21. CIKK – FELMONDÁS
- 22. CIKK – HATÁLYBALÉPÉS

PREAMBULUM

Magyarország Kormánya és a Srí Lanka-i Demokratikus Szocialista Köztársaság Kormánya (a továbbiakban együtt: Szerződő Felek);

a Chicagóban 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény és a nemzetközi légijáratok átmenő forgalmáról szóló egyezmény részeseiként;

attól az óhajtól vezérelve, hogy elősegítsék az államterületeik közötti légijáratokat;

elismerve a légiközlekedés fontosságát, mint a gazdasági együttműködés, a kereskedelmi kapcsolatok, valamint az emberek közötti kapcsolatok és barátság előmozdításának eszközét;

attól az óhajtól vezérelve, hogy a nemzetközi légi szolgáltatások legmagasabb fokú biztonságát és védelmét biztosítsák, kifejezésre juttatva a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légiközlekedés működését károsan befolyásoló és a közvélemény polgári légiközlekedésbe vetett bizalmát megrendítő olyan cselekedetek, illetve fenyegetések miatti aggodalmukat, amelyek a légijárművek biztonsága ellen irányulnak; és

abból a célból, hogy megállapodást kössenek a területeik közötti légijáratok létrehozásáról és üzemeltetéséről

AZ ALÁBBIKBAN ÁLLAPODTAK MEG:

1. CIKK – FOGALOM-MEGHATÁROZÁSOK

Jelen Megállapodás alkalmazásában, ha a szövegből másképp nem következik:

- a) „Légügyi hatóságok”: Magyarország Kormánya esetében a Légügyi Főigazgató, a Srí Lanka-i Demokratikus Szocialista Köztársaság Kormánya esetében a Polgári Légiközlekedésért felelős Miniszter, illetve mindkét esetben bármely olyan személy vagy szervezet, aki/amely jelen Megállapodással érintett bármely feladat végrehajtására jogosult;
- b) „Megállapodás”: jelen Megállapodás, valamint annak Függeléke(i) és azok minden módosítása;

- c) „Chicagói Egyezmény”: az 1944. december 7. napján Chicagóban kelt Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény;
- d) „Kijelölt légitársaság”: olyan légitársaság, amely a jelen Megállapodás 3. cikke értelmében került kijelölésre és engedélyezésre;
- e) „Terület”: egy állam vonatkozásában az adott állam szuverenitását képező szárazföldi terület (kontinens vagy sziget) a hozzátartozó belföldi és parti vizekkel, valamint légtérrel;
- f) „Légijárat” „nemzetközi légijárat” „légitársaság” és „nem kereskedelmi célból történő leszállás” a Chicagói Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
- g) „Használati díjak”: a légitársaságok részére az illetékes hatóságok által megállapított vagy engedélyezett díjak a repülőtéren tulajdon vagy létesítmények, illetve léginavigációs berendezések használatáért, beleértve a kapcsolódó szolgáltatások és létesítmények használatát a légijárművek, valamint azok személyzete, utasai és a szállított áruk számára;
- h) „Viteldíj”: az utasok, a poggyász és az áruk szállításáért fizetendő díjak, és azok alkalmazásának feltételei, beleértve az ügynöki és egyéb kiegészítő szolgáltatások díjait és feltételeit, de ide nem értve a posta szállításának költségeit;
- i) A jelen Megállapodásban a Magyarország állampolgáira való hivatkozást – a 8. cikk 2. bekezdésének kivételével – az Európai Unió tagállamainak állampolgáira való hivatkozásként kell értelmezni;
- j) A jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra való utalást a Magyarország által kijelölt légitársaságokra való utalásként kell értelmezni;
- k) A jelen Megállapodásban az „EU-szerződésekre” való hivatkozást az Európai Unióról szóló szerződésre és az Európai Unió működéséről szóló szerződésre való hivatkozásként kell értelmezni.

2. CIKK – FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA

1. A Szerződő Felek a jelen Megállapodásban meghatározott jogokat biztosítják egymás számára annak érdekében, hogy a Szerződő Felek által kijelölt légitársaságok a jelen Megállapodás I. Függelékében meghatározott útvonalakon menetrend szerinti nemzetközi légijáratokat üzemeltethessenek.
2. A jelen Megállapodás rendelkezéseitől függően mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai az alábbi jogokat élvezik:
 - a) a másik Szerződő Fél területének leszállás nélküli átrepülése;
 - b) nem kereskedelmi célból történő leszállások a másik Szerződő Fél területén;

- c) leszállások végzése a másik Szerződő Fél területén a nemzetközi forgalomban utasok, poggyász, áru és posta elkülönült vagy együttesen történő felvétele és lerakása céljából, a jelen Megállapodás meghatározása szerint;
- d) a jelen Megállapodásban meghatározott egyéb jogok.

3. Mindkét Szerződő Fél azon légitársaságai, amelyeket nem a jelen Megállapodás 3. cikke alapján jelöltek ki, szintén élvezik a jelen cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjaiban meghatározott jogokat.

4. Jelen cikk 2. bekezdésének rendelkezése nem értelmezhető olyan módon, hogy az jogot biztosítana valamely Szerződő Fél kijelölt légitársasága számára a másik Szerződő Fél területén utasokat, poggyászt és árut – ideértve a postát is – vegyen fel az adott Szerződő Fél területén lévő másik pontra történő szállítás céljából.

3. CIKK – KIJELÖLÉS ÉS ENGEDÉLYEZÉS

1. Mindkét Szerződő Fél jogosult jelen Megállapodás I. Függelékében szereplő Útvonaltervben meghatározott útvonalakon történő megállapodás szerinti járatok üzemeltetésére egy vagy több légitársaságot kijelölni, valamint ezen kijelöléseket visszavonni vagy módosítani. A kijelölések írásban történnek (és diplomáciai úton kell eljuttatni őket a másik Szerződő Félnek).

2. Az egyik Szerződő Fél által a kijelölés kézhezvételét követően a másik Szerződő Fél a lehető legrövidebb eljárési időn belül megadja a megfelelő felhatalmazásokat és engedélyeket az alábbiak teljesülése esetén:

- a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:
 - i) a légitársaság Magyarország területén került bejegyzésre az EU-szerződések értelmében, és az Európai Unió jogszabályaival összhangban kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkezik;
 - ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a légijármű üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot; és
 - iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges felügyelete közvetlenül vagy többségi tulajdon révén az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Egyezmény tagállamai és/vagy azok állampolgárai kezében van.
- b) Srí Lanka által kijelölt légitársaság esetében:
 - i) a légitársaság Srí Lanka területén került bejegyzésre és a központi ügyvezetés helye is ott van, valamint Srí Lanka alkalmazandó jogszabályainak értelmében engedélyezték üzemelésre;
 - ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét Srí Lanka illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn.

4. CIKK – AZ ÜZEMELTETÉSI ENGEDÉLYEK VISSZAVONÁSA VAGY FELFÜGGESZTÉSE

1. Bármely Szerződő Fél a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága részére kiadott üzemeltetési és műszaki engedélyt visszavonhatja, felfüggesztheti vagy korlátozhatja, amennyiben:

- a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:
 - i) nem Magyarország területén került bejegyzésre az EU-szerződések értelmében, vagy nem rendelkezik az Európai Unió jogszabályaival összhangban kiadott érvényes működési engedéllyel; vagy
 - ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a légi jármű üzemeltetési engedély kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja vagy tartja fenn, vagy a kijelölés nem határozza meg egyértelműen az illetékes légügyi hatóságot; vagy
 - iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges felügyelete közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Egyezmény tagállamai és/vagy az azokban illetőséggel rendelkező jogalanyok kezében van; vagy
 - iv) a légitársaság Srí Lanka és egy másik európai uniós tagállam között létrejött kétoldalú megállapodás alapján már rendelkezik működési engedéllyel, és igazolni tudja, hogy a jelen Megállapodás szerinti forgalmi jogoknak az adott európai uniós tagállam egy pontját érintő útvonalon történő gyakorlása a forgalmi jogok másik megállapodásban előírt korlátozásainak megkerülését eredményezi; vagy
 - v) a kijelölt légitársaság rendelkezik egy olyan európai uniós tagállam által kiadott légi jármű üzemeltetési engedéllyel, amellyel Srí Lanka nem kötött kétoldalú légiközlekedési megállapodást és az adott európai uniós tagállam viszonylatában megtagadtak forgalmi jogokat Srí Lankától.
- b) Srí Lanka által kijelölt légitársaság esetében:
 - i) a légitársaság nem Srí Lanka területén került bejegyzésre vagy központi ügyvezetésének helye nem ott van, vagy nem Srí Lanka alkalmazandó jogszabályai szerint engedélyezték üzemelésre; vagy
 - ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet nem Srí Lanka illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn.

A jelen cikk által biztosított jogok gyakorlása során Srí Lanka nem alkalmazhat az európai uniós légitársaságok között nemzetiségi alapon hátrányos megkülönböztetést.

2. Amennyiben azonnali visszavonás vagy korlátozás a jelen cikk 1. bekezdésében meghatározott feltételek vonatkozásában nem szükséges a jogszabályok és rendelkezések további be nem tartásának megakadályozása céljából, ezen jog csak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságával a jelen Megállapodás 17. cikkében előírt konzultációt követően gyakorolható.

3. A jelen cikk alapján az egyik Szerződő Fél által megtett intézkedés során a másik Szerződő Fél 18. cikkben foglalt jogai nem sérülhetnek.

5. CIKK – A MEGÁLLAPODÁS SZERINTI JÁRATOK ÜZEMELTETÉSÉNEK ALAPELVEI

1. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai számára tisztességes és egyenlő feltételeket kell biztosítani a meghatározott útvonalakon történő megállapodás szerinti járatok üzemeltetéséhez.
2. A Szerződő Felek hatáskörükben valamennyi szükséges intézkedést megtesznek a jelen Megállapodásban meghatározott jogok gyakorlása során tapasztalt bármely diszkriminatív, versenyellenes vagy erőfölénnyel visszaélő megnyilvánulás kiküszöbölése érdekében.
3. A megállapodás szerinti légijáratok üzemeltetése során a Szerződő Felek által kijelölt légitársaságok által nyújtott kapacitásról, beleértve a szolgáltatás frekvenciáit és az általuk használt légijármű típusokról, a Szerződő Felek légügyi hatóságai állapotnak meg.
4. A Szerződő Felek között kialakuló, a fenti (3) bekezdésben foglalt ügyek vitás kérdéseinek rendezésére a jelen Megállapodás 17. cikkének rendelkezései az irányadók. A vita rendezéséig a kijelölt légitársaságok által nyújtott kapacitás változatlan marad.

6. CIKK – VÁMOK ÉS EGYÉB DÍJAK

1. A Szerződő Felek a saját vonatkozó jogszabályaiknak és rendelkezéseiknek megfelelően mentesítik egymás kijelölt légitársaságait a behozatali korlátozások, vámok, közvetlen vagy közvetett adók, vizsgálati díjak és minden egyéb nemzeti és/vagy helyi illeték és díj alól a következők vonatkozásában: a légijárművek és azok szokásos felszerelései, üzemanyag és kenőanyagok (beleértve a hidraulikafolyadékokat), karbantartási eszközök, a légijárműhöz szükséges szerszámok, műszaki fogyóeszközök, pótalkatrészek - beleértve a hajtóműveket is -, valamint a légijárművek készletei, beleértve többek között az olyan tételeket, mint az élelmiszerek, italok, szeszes italok, dohányáruk és a repülés során árusított vagy az utasok által használt egyéb termékeket, illetve más olyan cikkeket, amelyek kizárólag a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során a kijelölt légitársaság által használt légijármű üzemeltetéséhez vagy kiszolgálásához szükségesek, továbbá a nyomtatott jegytömbök, légi fuvarlevelek és valamennyi olyan nyomtatvány, amelyen a kijelölt légitársaság ismertetőjele szerepel, illetve a kijelölt légitársaság által díjmentesen terjesztett szokásos reklám- és hirdetési anyagok.
2. A jelen cikk értelmében biztosított mentességek az 1. bekezdésében említett olyan tételekre vonatkoznak:
 - a) amelyeket valamelyik Szerződő Fél területére a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság visz be, vagy annak nevében visznek be;
 - b) amelyek az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaság légijárművének a fedélzetén maradnak a másik Szerződő Fél területére történő érkezésétől az onnan való távozásig, és/vagy ezen terület átrepülése során használnak fel;
 - c) amelyeket az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légijármű fedélzetére visznek a másik Szerződő Fél területén, és azokat a megállapodás szerinti légijáratok üzemeltetése során kívánják felhasználni; attól függetlenül, hogy ezeket a cikkeket egészben vagy részben a mentességet adó Szerződő Fél területén használják

el vagy fogyasztják el, feltéve, hogy ezeket a cikkeket nem idegenítik el az említett Szerződő Fél területén.

3. A légijármű szokásos felszereléseit, valamint azokat az anyagokat, készleteket és felszereléseket, amelyeket általában valamelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltett légijárművek fedélzetén tartanak, kizárólag a másik Szerződő Fél vámhatóságának jóváhagyásával rakhatók ki a másik Szerződő Fél területén. Ebben az esetben az ilyen felszerelések és cikkek a jelen cikk 1. bekezdésében meghatározott mentességet élvezik, azzal, hogy azoknak az említett hatóságok felügyelete alá való helyezése megkövetelhető arra az időre, ameddig azokat újból kiviszik, vagy a vámrendelkezésekkel összhangban más módon el nem távolítják.

4. A jelen cikk által biztosított mentességek olyan esetekben is érvényesíthetők, amikor bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága megállapodást kötött más légitársasággal vagy légitársaságokkal arról, hogy a másik Szerződő Fél területén kölcsönadja vagy átadja a jelen cikk 1. bekezdésében leírt szokásos felszereléseket és egyéb cikkeket, feltéve, hogy a másik Szerződő Fél ugyanazokat a mentességeket nyújtja az adott légitársaságnak.

7. CIKK – A JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA

1. Az egyik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint onnan való kilépéskor a másik Szerződő Fél légitársaságai által a nemzetközi légi navigációban használt légijárművekre, vagy az ilyen légijárművek üzemeltetésére és navigálására vonatkozóan nemzeti hovatartozásukra való tekintet nélkül ugyanazon jogszabályokat, rendelkezéseket és eljárásokat kell alkalmazni és betartani, mint az adott Szerződő Fél légitársaságai esetében.

2. Az egyik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint onnan való kilépéskor a másik Szerződő Fél légitársaságai által szállított utasoknak, poggyásznak, személyzetnek vagy árunak meg kell felelniük a légijárműben szállított utasoknak, poggyásznak, személyzetnek vagy árunak, az adott Szerződő Fél területére történő belépésre, valamint onnan történő kilépésre vonatkozó, az adott Szerződő Fél területén alkalmazandó jogszabályoknak és rendelkezéseknek, ideértve a belépéssel, vámkezeléssel, légiközlekedés védelmével, bevándorlással, útlevelekkel, vámeljárással, pénznemekkel, egészségüggyel, karanténnal vagy postai küldemények esetén a postai szolgáltatásokkal kapcsolatos jogszabályokat és rendelkezéseket.

3. Egyik Szerződő Fél sem részesíthet előnyben saját vagy bármely más légitársaságot a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságával szemben a jelen cikkben meghatározott jogszabályok és rendelkezések alkalmazása során.

8. CIKK – LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK

1. A Szerződő Felek a megállapodás szerinti légijáratok üzemeltetése céljából érvényesnek ismerik el a másik Szerződő Fél jogszabályai és rendelkezései, Magyarország esetében az európai uniós jogszabályok és rendelkezések szerint kiadott vagy érvényesített, és még le nem járt légialkalmassági bizonyítványokat, személyzet alkalmassági bizonyítványokat és szakszolgálati engedélyeket, amennyiben az e bizonyítványok vagy engedélyek a Chicagói Egyezmény értelmében meghatározott legalacsonyabb vagy azon túl mutató szintű követelményeknek megfelelően kerültek kiállításra vagy érvényesítésre.

2. A Szerződő Felek azonban fenntartják a jogot arra, hogy megtagadják a másik Szerződő Fél által a saját állampolgárainak adott személyzet alkalmassági bizonyítványok és szakszolgálati engedélyek érvényességének elismerését a saját területük fölötti átrepülés vagy az ott történő leszállás céljából.

3. Amennyiben az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített engedélyekkel és bizonyítványokkal kapcsolatos előjogok vagy feltételek a Chicagói Egyezmény szerint megállapított minimumszabályoktól eltérő eljárás alkalmazását teszik lehetővé, függetlenül attól, hogy ezt az eltérést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél bejelentették-e, a másik Szerződő Fél légügyi hatósága az adott Szerződő Fél jelen Megállapodás 9. cikk 2. bekezdésében meghatározott jogainak sérelme nélkül kérhet konzultációt a jelen Megállapodás 17. cikke értelmében a másik Szerződő Fél légügyi hatóságával egy megfelelő megállapodás létrejöttének érdekében.

9. CIKK – A LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGA

1. A Szerződő Felek bármikor konzultációt kérhetnek a másik Szerződő Fél által elfogadott biztonsági előírásokat illetően bármilyen területen, a légi járművek személyzetére, a légi járművekre vagy azok üzemeltetésére vonatkozóan. A konzultációt a kérelemtől számított harminc (30) napon belül kell megtartani.

2. Amennyiben az ilyen konzultációt követően valamelyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél az említett területeken ténylegesen nem tart fenn, illetve nem alkalmaz olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyek a Chicagói Egyezmény alapján abban az időben megállapított minimumkövetelményekkel legalább azonosak, a Szerződő Fél a másik Szerződő Felet a vonatkozó megállapításokról és az ezen minimumkövetelményeknek való megfeleléshez szükségesnek vélt intézkedésekről értesíti, a másik Szerződő Fél pedig megteszi a megfelelő korrekciós intézkedést. Amennyiben a másik Szerződő Félnek tizenöt (15) napon belül, vagy az esetleg elfogadott hosszabb időtartamon belül a szükséges intézkedéseket nem sikerül megtennie, ez alapul szolgálhat jelen Megállapodás 4. cikkének alkalmazására.

3. A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy az egyik Szerződő Fél légitársasága által üzemeltetett olyan légi járműveket, amelyek a másik Szerződő Fél területére érkezve vagy onnan kiindulva nyújtanak szolgáltatásokat, a másik Szerződő Fél meghatalmazott képviselői a fedélzetre és a légi jármű környékére kiterjedő vizsgálatnak vethessék alá, amelynek célja a légi jármű és berendezéseinek általános állapotának ellenőrzése (jelen cikkben „forgalmi előtéri ellenőrzés”) abban az esetben, ha ez nem eredményez indokolatlan késedelmet.

4. Amennyiben a forgalmi előtéri ellenőrzés, vagy a forgalmi előtéri ellenőrzések sorozata súlyos aggályokat kelt azzal kapcsolatosan, hogy:

- a) a légi jármű vagy a légi jármű üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeknek; vagy
- b) ténylegesen nem tartanak fenn és nem alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyeket az adott időpontban a Chicagói Egyezmény alapján megállapítottak, az ellenőrzést végző Szerződő Fél a Chicagói Egyezmény 33. cikke értelmében szabadon megállapíthatja, hogy azok a követelmények, amelyek alapján a

légijárműre vagy a légijármű személyzetére vonatkozó bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy azok a követelmények, amelyek alapján a légijárművet üzemeltetik, nem felelnek meg a Chicagói Egyezmény szerint meghatározott minimumkövetelményeknek vagy haladják meg azokat.

5. Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársasága által üzemeltetett légijárműhöz való hozzáférést a jelen cikk 3. bekezdése értelmében történő forgalmi előtéri ellenőrzés elvégzése céljára megtagadja az adott légitársaság képviselője, a másik Szerződő Fél szabadon következtethet arra, hogy a jelen cikk 4. bekezdése szerinti súlyos aggályok merülnek fel és levonhatja az azon bekezdésben hivatkozott következtetéseket.

6. A Szerződő Felek fenntartják a jogot a másik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai üzemelési engedélyének azonnali felfüggesztésére vagy módosítására abban az esetben, ha az adott Szerződő Fél, akár a forgalmi előtéri ellenőrzés, sorozatos forgalmi előtéri ellenőrzések, forgalmi előtéri ellenőrzés megtagadása, konzultáció eredményeképpen vagy egyébként arra a következtetésre jut, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársaság biztonságos üzemelése érdekében.

7. A Szerződő Felek minden a jelen cikk 2. vagy 6. bekezdése értelmében megvalósuló intézkedést megszüntetnek, ha az intézkedésre okot adó körülmény már nem áll fenn.

8. Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelölt ki, amelynek szabályozói felügyeletét egy másik európai uniós tagállam gyakorolja és hajtja végre, a másik Szerződő Fél e cikk szerinti jogai ugyanúgy érvényesek a biztonsági szabványok e másik európai uniós tagállam általi elfogadása, gyakorlása vagy fenntartása, valamint ezen légitársaság működési engedélye tekintetében.

10. CIKK – A LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELME

1. A Szerződő Felek a nemzetközi jogból származó jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó egymás iránti elkötelezettségük jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi.

2. A polgári légijárművek, azok utasai és személyzete biztonságának biztosítása elengedhetetlen előfeltétele a nemzetközi légi szolgáltatások üzemeltetésének, ezért a Szerződő Felek megerősítik, hogy azon egymás iránti elkötelezettségük, hogy a polgári repülés biztonságát biztosítsák jogellenes cselekményekkel szemben (különösen a Chicagói Egyezmény és mellékletei, A légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én Tokióban aláírt egyezmény, A légijárművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, 1970. december 16-án Hágában aláírt egyezmény, A polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971. szeptember 23-án Montrealban aláírt egyezmény, A polgári légiközlekedést szolgáló nemzetközi repülőtereken elkövetett erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1988. február 24-én Montrealban aláírt jegyzőkönyv, valamint A plasztik robbanóanyagok felderítés céljából történő megjelöléséről szóló, 1991. március 1-jén Montrealban aláírt egyezmény szerint vállalt kötelezettségeik alapján) a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi.

3. Előírják, hogy a területükön lajstromozott légijárművek üzemeltetői; vagy azok az üzemeltetők, akiknek központi ügyvezetésének helye vagy állandó tartózkodási helye a

Szerződő Felek területén van, vagy Magyarország esetében az olyan légi jármű-üzembentartók, amelyeket a területén hoztak létre az európai uniós egyezmények alapján, és európai uniós jogszabályok értelmében érvényes működési engedéllyel rendelkeznek, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői az ilyen légi közlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járnak el.

4. A Szerződő Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ilyen légi járművek, azok utasai és személyzete, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légi közlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés megelőzése érdekében.

5. Továbbá a Szerződő Felek előírják, hogy a területükön bejegyzett légi járművek üzemeltetői vagy azok az üzemeltetők, akiknek központi ügyvezetésének helye vagy állandó tartózkodási helye a területükön van; valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői ezen, a Szerződő Felekre vonatkozó légi közlekedés-védelmi előírásoknak megfelelően járnak el.

6. A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy a légi járművek üzemeltetőinek a másik Szerződő Fél területéről történő felszállásra és másik Szerződő Fél területén való tartózkodásra vonatkozó védelmi előírásokat az adott országban hatályos jogszabályokkal összhangban be kell tartani, Magyarország esetében ideértve ez európai uniós jogot is.

7. Mindkét Szerződő Fél a saját területén hatékony intézkedések megtételét biztosítja a légi járművek védelme, valamint az utasok, a személyzet, azok poggyásza és kézipoggyásza, továbbá a rakomány és a légi járművön található készletek beszállás, illetve berakodás előtt történő átvizsgálása érdekében. A Szerződő Felek egyetértenek abban is, hogy méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Fél egyes konkrét fenyegetéssel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét.

8. Polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ilyen veszély fennállása, vagy más, a légi jármű, az utasok, a személyzet, a repülőterek vagy a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy annak veszélye esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és más, az ilyen cselekmény vagy veszély lehető leggyorsabb és legbiztonságosabb megszüntetésére szolgáló megfelelő intézkedések megtétele révén, az ilyen cselekményből vagy veszélyből eredő, életet veszélyeztető kockázatok minimalizálása mellett.

9. Mindkét Szerződő Fél megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a saját területén jogellenesen hatalomba kerített vagy egyéb jogellenes cselekménynek kitett légi jármű a földön maradjon, hacsak annak felszállását az utasok és a személyzet életének védelmére vonatkozó minden egyebet felülíró köteletség szükségessé nem teszi.

10. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik Szerződő Fél nem e cikk légi közlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, a Szerződő Fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától. Amennyiben az ilyen kérelemtől számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez jogalapot szolgáltat a jelen Megállapodás 4. cikke 1. bekezdésének alkalmazására. Szükséghelyzetben a Szerződő Felek a tizenöt (15) nap letelte előtt ideiglenes intézkedéseket hozhatnak a 4. cikk 1. bekezdése értelmében. E bekezdés

alapján tett valamennyi intézkedést meg kell szüntetni, amint a másik Szerződő Fél teljesíti a jelen cikkben foglalt védelmi rendelkezéseket.

11. CIKK – HASZNÁLATI DÍJAK

1. A Szerződő Feleknek minden tőlük telhetőt meg kell tenniük annak biztosítása érdekében, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára vonatkozóan a felelős illetékes szervek által a repülőterek és egyéb berendezések használatáért kiszabott díj, vagy az általuk kiszabni engedélyezett díj igazságos és méltányos legyen. Ezen díjnak szilárd gazdasági elveken kell alapulniuk, és nem lehetnek magasabbak a bármely más légitársaság által ilyen szolgáltatásokért fizetett díjknál.

2. A használati díjak tekintetében egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben a saját légitársaságát vagy bármely más, hasonló nemzetközi légi szolgáltatást nyújtó légitársaságot, és a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára nem szabhat ki, vagy nem engedélyezheti, hogy kiszabjanak magasabb használati díjakat a hasonló nemzetközi légi szolgáltatásokat nyújtó, hasonló légijárművet és kapcsolódó berendezéseket és szolgáltatásokat használó saját kijelölt légitársaságára kiszabott használati díjknál.

3. A Szerződő Felek ösztönzik a díjszabásért felelős illetékes hatóságok valamint a szolgáltatásokat és létesítményeket használó kijelölt légitársaságok közötti konzultációkat. Ezen felhasználókat ésszerű határidőn belül értesíteni kell a használati díjak módosítására irányuló valamennyi javaslatról a vonatkozó kiegészítő információkkal és adatokkal együtt annak érdekében, hogy lehetőségük legyen álláspontjaik ismertetésére a díjak bevezetése vagy módosítása előtt.

12. CIKK – KERESKEDELMİ TEVÉKENYSÉGEK

1. A Szerződő Felek által kijelölt légitársaságok a másik Szerződő Fél területén jogosultak képviselőket létesíteni a légiközlekedés reklámozása és a légiközlekedési dokumentumok, valamint olyan kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítése céljából, amelyek a légiközlekedés ellátásához szükségesek.

2. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak arra, hogy a másik Szerződő Fél területére beviessék, és ott foglalkoztathassák azokat a saját igazgatási, kereskedelmi, üzemeltetési, értékesítési, műszaki és egyéb személyzetüket és képviselőiket, akikre a légiközlekedési szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban szükségük van.

3. A kijelölt légitársaság választása szerint, a jelen cikk 2. bekezdése által említett képviselői és személyzeti szükségletek elláthatóak bármilyen nemzetiségű saját személyzettel, vagy a másik Szerződő Fél területén működő bármely másik légitársaság, szervezet vagy vállalat szolgáltatásainak igénybevételével, amely jogosult a másik Szerződő Fél területén ilyen szolgáltatások nyújtására.

4. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak közvetlenül vagy ügynökökön keresztül értékesíteni légiközlekedési szolgáltatásaikat, valamint annak kiegészítő termékeit és szolgáltatásait a másik Szerződő Fél területén. Ennek érdekében a kijelölt légitársaságok használhatják a saját szállítási okmányaikat. A Szerződő Felek által kijelölt légitársaságok jogosultak értékesíteni, és bármely személy jogosult megvásárolni az ilyen légiközlekedési szolgáltatást, ennek kiegészítő termékeit és szolgáltatásait helyi pénznemben vagy bármely más szabadon átváltható pénznemben.

5. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén a helyi kiadásokért helyi pénznemben, vagy szabadon átváltható pénznemekben fizetni, ha ez összhangban áll a hatályos jogszabályokkal.

6. Jelen cikk 1-5. bekezdéseiben említett valamennyi tevékenységet a másik Szerződő Fél területén alkalmazandó hatályos jogszabályoknak és rendelkezéseknek megfelelően kell végrehajtani.

7. A Szerződő Fél bármely kijelölt légitársasága a meghatározott útvonalakon légi szolgáltatások üzemeltetése vagy nyújtása során közös üzemelésre vagy ülés hely-bérletre vonatkozó megállapodást köthet:

- a) ugyanazon Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival;
- b) a másik Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival;
- c) egy harmadik ország légitársaságával vagy légitársaságaival.

Amennyiben a harmadik ország nem engedélyez vagy hagy jóvá hasonló feltételeket a másik Szerződő Fél légitársasága, vagy olyan légitársaságok számára, akik szolgáltatásokat nyújtanak az adott harmadik ország területére, területéről, vagy azon keresztül üzemelésre, úgy az érintett Szerződő Fél légügyi hatóságainak jogában áll elutasítani az ilyen megállapodásokat.

8. A fenti rendelkezések abban az esetben alkalmazhatók, ha a megállapodásokban szereplő összes légitársaság:

- a) megkapja a jóváhagyást a Szerződő Felek légügyi hatóságától és megfelel az ilyen megállapodásokban alkalmazott feltételeknek;
- b) megfelelően informálja az ügyfeleket a közös üzemelési vagy ülés hely-bérletre vonatkozó megállapodásokról;
- c) valamennyi értékesített jegyre vonatkozóan a légitársaság felvilágosítást ad a jegy vásárlójának a vásárlás helyén arról, hogy melyik légitársaság nyújt tényleges szolgáltatást az egyes útszakaszokon.

9. Azon közös üzemelési szolgáltatás, amelyet valamelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága marketing légitársaságként lát el, nem számítható bele a légitársaságot kijelölő Szerződő Felet megillető kapacitásba.

10. Jelen Megállapodás bármely egyéb rendelkezésétől függetlenül, valamint a nemzetközi légiközlekedéssel összefüggésben a Szerződő Felek, vagy bármely harmadik ország területére vagy területéről felszíni fuvarozás végzésére megfelelő engedéllyel rendelkező, felszíni fuvarozást végző szolgáltatókkal kötött együttműködési megállapodásoknak lehetővé kell tenniük, hogy a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai saját nevük alatt végezzék a személy- és áruszállítást a Szerződő Felek, vagy bármely harmadik ország területére vagy területéről. A felszíni fuvarozást végző szolgáltatók nem tartoznak a légiközlekedésre vonatkozó törvények és rendeletek hatálya alá kizárólag azért, mert az ilyen felszíni fuvarozást a légitársaság a saját nevében végzi. Az ilyen kombinált áru fuvarozási szolgáltatásokat a kombinált légi- és a felszíni fuvarozásra kiszabott

egységes, átfogó áron kínálhatják, feltéve hogy az utasokat nem tévesztik meg az ilyen fuvarozással kapcsolatos tényeket illetően.

13. CIKK – PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA

1. Mindkét Szerződő Fél megadja a jogot a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságnak, hogy szabadon átutalják az ilyen légitársaságok által a légiközlekedés értékesítésével, egyéb kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítésével, valamint az ilyen bevételek után keletkezett kereskedelmi kamattal kapcsolatban (beleértve az átutalásra váró betéteken keletkezett kamatokat) a területén szerzett, a kiadásokat meghaladó többletbevételt. Az ilyen utalásnak konvertibilis pénznemben kell történnie azon Szerződő Fél devizajogszabályainak megfelelően, amelynek területén a bevétel keletkezett. Az ilyen utalást a hivatalos árfolyam alapján kell elvégezni, vagy ahol nincs hivatalos árfolyam, ott az ilyen utalást a folyó kifizetésekre vonatkozó érvényes devizapiaci árfolyam alapján kell elvégezni.

2. Abban az esetben, ha a Szerződő Felek között külön megállapodás szabályozza a kettős adóztatás elkerülését, valamint a pénzeszközök átutalását, úgy annak a rendelkezései az irányadóak.

14. CIKK – MENETRENDEK

A Szerződő Felek által kijelölt légitársaságoknak valamely megállapodás szerinti légi járat üzemeltetésének megkezdése előtt legalább harminc (30) nappal jóváhagyásra be kell nyújtaniuk a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához a menetrendjeiket. Ez vonatkozik a későbbi módosításokra is. Különleges esetekben ezt a határidőt csökkenteni lehet az említett légügyi hatóságok jóváhagyásától függően.

15. CIKK – VITELDÍJAK

1. Mindkét Szerződő Félnek engednie kell azt, hogy a kijelölt légitársaságok a légi szolgáltatásokra vonatkozó viteldíjakat a piacon jelen lévő kereskedelmi megfontolásokra alapozva alakítsák ki. Egyik Szerződő Fél sem várhatja el az általa kijelölt légitársaságoktól, hogy más légitársaságokkal a jelen Megállapodásban meghatározott szolgáltatásokra vonatkozó díjakról vagy erre való javaslatokról konzultációt folytasson.

2. Egyik Szerződő Fél sem engedheti, hogy légitársaságaik olyan szolgáltatásokra vonatkozó viteldíjakat szabjanak ki, vagy javasoljanak kiszabásra:

- a) amelyek a piaci erőfölénnyel való visszaélés következtében túlzott mértékűek; vagy
- b) amelynek alkalmazása olyan versenyellenes magatartásnak minősül, amelynek feltehetően vagy kifejezetten az a célja, hogy megakadályozza, korlátozza vagy torzítsa a versenyt, vagy kizárja a versenytársat az útvonalról.

3. Mindkét Szerződő Fél előírhatja, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága az általa javasolt, a területéről induló, és a területére érkező légi szolgáltatások viteldíjait bejelentse, vagy azokról értesítést nyújtson be. Az ilyen bejelentés vagy értesítés megtétele a viteldíj bevezetésének tervezett időpontja előtt legfeljebb harminc (30) nappal várható el. Egyedi esetekben ez a határidő rövidíthető.

4. A Szerződő Feleknek jogukban áll elfogadni vagy elutasítani a saját területükről induló, a két Szerződő Fél területe közötti légi szolgáltatásoknak az oda, vagy oda-vissza útra szóló viteldíjait.

5. Amennyiben bármelyik Szerződő Fél úgy véli, hogy a területén a légi szolgáltatásért felszámított viteldíj a fenti 2. bekezdés alá tartozik, akkor a Szerződő Félnek a másik Szerződő Felet a viteldíj bejelentésétől, vagy az arról szóló értesítéstől számított tizenöt (15) napon belül tájékoztatnia kell az egyet nem értéséről, vagy az alábbi, 6. bekezdés alapján saját maga is kezdeményezhet konzultációs eljárásokat.

6. A Szerződő Felek konzultációt kérhetnek bármelyik Szerződő Fél légitársaságának jelen Megállapodásban foglalt szolgáltatásainak viteldíjait illetően, beleértve azokat a viteldíjakat is, amelyeket nem hagytak jóvá, vagy sérelmeztek. Ezeket a konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított legkésőbb harminc (30) napon belül meg kell tartani. A Szerződő Feleknek együtt kell működniük a probléma ésszerű megoldásához a szükséges információk biztosításában. Ha a Szerződő Felek megegyezésre jutnak, a Szerződő Feleknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy a megegyezést a gyakorlatba is átültessék. Ha nem születik megállapodás, annak a Szerződő Félnek a döntése az irányadó, ahonnan a légi szolgáltatás származik.

7. A jelen cikk rendelkezései szerint megállapított viteldíj mindaddig hatályban marad, amíg az érintett légitársaságok azt vissza nem vonják, vagy amíg egy másik viteldíjat jóvá nem hagynak.

16. CIKK – INFORMÁCIÓCSERE

1. Valamely Szerződő Fél légügyi hatóságának kezdeményezésére a légügyi hatóságok mielőbb információcserét folytatnak az általuk kijelölt légitársaságoknak nyújtott aktuális engedélyeket illetően a másik Szerződő Fél területére, területéről vagy területén keresztül nyújtott szolgáltatásokra vonatkozóan. Ennek tartalmaznia kell az adott útvonalakon való szolgáltatás bizonyítványainak és engedélyeinek másolatát a vonatkozó kiegészítésekkel és mentességekkel együtt.

2. A Szerződő Felek légügyi hatóságainak egymás kérésére a másik Szerződő Fél területéről vagy területére irányuló forgalom időszakos vagy egyéb kimutatásait és statisztikáit rendelkezésre kell bocsátaniuk, amennyiben ez indokoltan elvárható.

17. CIKK – KONZULTÁCIÓ

1. A Szerződő Felek légügyi hatóságai rendszeresen konzultációkat folytatnak egymással a szoros együttműködés szellemében a jelen Megállapodás rendelkezéseinek végrehajtása és megfelelő betartása érdekében, illetve a Felek bármikor kérhetik konzultáció lefolytatását a jelen Megállapodás végrehajtásáról, értelmezéséről, alkalmazásáról vagy módosításáról.

2. Az ilyen megbeszélés vagy levelezés útján megvalósuló konzultációt, a vonatkozó kérelem beérkezésétől számított hatvan (60) napon belül meg kell kezdeni, kivéve a jelen Megállapodás 4., 9., 10. és 15. cikkeinek rendelkezéseit, illetve, ha erről a Szerződő Felek együttesen másként állapodnak meg.

18. CIKK – VITÁK RENDEZÉSE

1. A Szerződő Felek között a jelen Megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó bármely vitás kérdés esetén a Szerződő Felek kötelesek elsőként a tárgyalás útján történő rendezést megkísérelni.
2. Amennyiben a Szerződő Felek nem tudják a vitás kérdést tárgyalás útján rendezni, megállapodhatnak abban, hogy a vitát döntéshozatalra másik személy vagy testület elé terjesztik. Ha ilyen módon sem születik megállapodás, a vitás kérdést bármelyik Szerződő Fél kérésére egy három (3) tagú választott bíróság elé terjesztik, amelyből mindkét Szerződő Fél egy (1) főt kell, hogy kijelöljön, míg a harmadik főt az előbbi két (2) jelölt együttesen jelöli. Mindkét Szerződő Fél köteles egy választott bírát a kérelem diplomáciai úton történő kézhezvételétől számított hatvan (60) napon belül kijelölni, míg a harmadik bírát további hatvan (60) napon belül kell jelölni. Amennyiben a harmadik bírát az említett határidőn belül nem sikerül kinevezni, úgy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnöke nevez ki bármely Szerződő Fél kérésére bírát vagy bírákat, ahogyan azt az adott helyzet megkívánja. Ilyen esetekben a harmadik bírónak valamely harmadik ország állampolgárának kell lennie, és ugyanezen személy tölti be a választott bíróság elnöki szerepét is.
3. A választott bíróság joghatóságának kereteit a jelen Megállapodással összhangban határozza meg, illetve eljárásrendjét saját maga állapítja meg.
4. A választott bíróság jelen cikk (2) bekezdése alapján meghozott döntéseit a vitában érintett Szerződő Feleknek be kell tartania. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél a döntést nem tartja be, az jogalapot szolgáltat a másik Szerződő Félnek a jelen Megállapodás 4. cikkének alkalmazására.
5. A Szerződő Feleknek önállóan kell viselniük saját választott bíráik költségeit. A választott bíróság valamennyi egyéb költsége, beleértve a harmadik választott bírával kapcsolatos költségeket és díjakat is, egyenlő arányban elosztandók.

19. CIKK – A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA

1. A jelen cikk 2. bekezdése kivételével amennyiben bármely Szerződő Fél szükségesnek tartja a jelen Megállapodás rendelkezéseinek módosítását, arról a 17. cikk szerint kell megállapodni. Az ilyen módosítások a Szerződő Felek diplomáciai úton történő azon későbbi igazolásának kézhezvétele után harminc (30) nappal lépnek hatályba, amelyben a Felek a vonatkozó alkotmányos feltételek teljesítéséről egymást értesítik.
2. A jelen Megállapodás Függelékének módosításához a Szerződő Felek légügyi hatóságainak közvetlen megállapodása szükséges. Bármely ilyen módosítás a 22. cikk szerint lép hatályba.
3. Amennyiben mindkét Szerződő Félre nézve kötelező érvényű nemzetközi egyezmény vagy többoldalú megállapodás lép hatályba, az úgy tekintendő, hogy a jelen Megállapodás is módosul az abban szereplő szükségeszerű változások szerint.

20. CIKK – NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL

A jelen Megállapodást és annak bármilyen módosítását, a Függelék módosításának kivételével a Szerződő Felek nyilvántartásba vétel céljából benyújtják a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek.

21. CIKK – FELMONDÁS

1. Bármelyik Szerződő Fél felmondási szándékáról a másik Szerződő Felet diplomáciai úton írásban bármikor értesítheti. Ezt az értesítést egyidejűleg el kell juttatni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is. Ilyen esetben a jelen Megállapodás a felmondási értesítés másik Szerződő Fél által történő kézhezvételétől számított tizenkét (12) hónappal szűnik meg, kivéve, ha a fenti időszakon belül a jelen Megállapodás megszűnésére vonatkozó értesítést megegyezés alapján a másik Szerződő Fél visszavonja.

2. Amennyiben a másik Szerződő Fél a felmondásról szóló értesítés kézhezvételét nem ismeri el, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet általi kézhezvételt követő tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

22. CIKK – HATÁLYBALÉPÉS

Jelen Megállapodás a Szerződő Felek közötti, a rájuk vonatkozó alkotmányos követelmények teljesítését megerősítő diplomáciai levélváltás során megküldött későbbi értesítés kézhezvételét követő harminc (30) nappal lép hatályba.

A fentiek hitelül, mint a Kormányai által kellően felhatalmazott alulírottak két eredeti példányban, magyar és angol nyelven írták alá jelen Megállapodást. Mindegyik szöveg egyaránt hiteles, melyből a Szerződő Felek minden nyelven rendelkeznek egy hiteles példánnyal. Eltérő értelmezése esetén az angol szöveg az irányadó.

Készült év hó.....nap.

I. FÜGGELÉK

ÚTVONALTERV

1. A Sri Lanka-i Demokratikus Szocialista Köztársaság kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	TÚLI PONTOK
Pontok Sri Lanka területén	Bármely pont vagy pontok	Pontok Magyarországon	Bármely pont vagy pontok

2. Magyarország kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	TÚLI PONTOK
Pontok Magyarországon	Bármely pont vagy pontok	Pontok Sri Lanka területén	Bármely pont vagy pontok

Megjegyzés: Az ötödik forgalmi jog gyakorlása, bármely közbelső/túli ponton a légügyi hatóságok közötti megállapodás és jóváhagyás függvénye.

„AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF HUNGARY

AND

THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA

INDEX TO THE ARTICLES

PREAMBLE

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

ARTICLE 4 - REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF THE AGREED
SERVICES

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

ARTICLE 7 - APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

ARTICLE 8 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

ARTICLE 9 - AVIATION SAFETY

ARTICLE 10 - AVIATION SECURITY

ARTICLE 11 - USER CHARGES

ARTICLE 12 - COMMERCIAL ACTIVITIES

ARTICLE 13 - TRANSFER OF FUNDS

ARTICLE 14 - TIMETABLES

ARTICLE 15 - TARIFFS

ARTICLE 16 - EXCHANGE OF INFORMATION

ARTICLE 17 - CONSULTATION

ARTICLE 18 - SETTLEMENT OF DISPUTES

ARTICLE 19 - AMENDMENT OF THE AGREEMENT

ARTICLE 20 - REGISTRATION

ARTICLE 21 - TERMINATION

ARTICLE 22 - ENTRY INTO FORCE

PREAMBLE

The Government of Hungary and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka (hereinafter referred to as “Contracting Parties”)

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Acknowledge the importance of air transport as a means of fostering economic cooperation and trade relations as well as people-to-people contact and friendship between them;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft which jeopardize the safety of persons or property adversely affecting the operation of air services, and undermining public confidence in the safety of civil aviation; and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between their respective territories

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- a) “Aeronautical Authorities” means in the case of the Government of Hungary the Director General of Civil Aviation and in the case of the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka the Minister in charge of the subject Civil Aviation or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
- b) “Agreement” means this Agreement, its Annex(es) and any amendments thereto;
- c) “Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944;

- d) “Designated Airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- e) “Territory” in relation to a State means land areas (mainland and islands) internal waters and territorial waters adjacent thereto and the airspace above under the sovereignty of that State;
- f) “Air Service” “International air service” “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention”;
- g) “User charges” means a charge made to airlines by the competent authorities permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew passengers and cargo;
- h) “Tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration of conditions for the carriage of mail;
- i) References in this Agreement to nationals of Hungary shall, with the exception of Article 8 paragraph 2 be understood as referring to nationals of European Union Member States;
- j) Reference in this Agreement to airlines of Hungary shall be understood as referring to airlines designated by Hungary;
- k) References in this Agreement to the “EU Treaties” shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the Designated Airlines of the other Contracting Party.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - c) to make stops in the territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in any combination, as specified otherwise in this Agreement;
 - d) the rights otherwise specified in this Agreement.

3. The airlines of each Contracting Party other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in subparagraphs a) and b) of paragraph 2 of this Article.

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of a Contracting Party the privilege of taking on board, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail destined for another point in the Territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airline(s) for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Route Schedule specified in Annex I to this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing (and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels).

2. On receipt of a designation by a Contracting Party, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- a) In the case of an airline designated by Hungary:
 - i) it is established under EU Treaties in the Territory of Hungary and has a valid operating Licence in accordance with European Union law;
 - ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.
- b) In the case of an airline designated by Sri Lanka:
 - i) it is established in and has its principal place of business in Sri Lanka and is licensed in accordance with the applicable law of Sri Lanka;
 - ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the relevant aeronautical authority of Sri Lanka.

ARTICLE 4 - REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where

- a) In the case of an airline designated by Hungary:
 - i) it is not established under the EU Treaties in the territory of Hungary or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator

- Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
 - iv) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between Sri Lanka and another European Union Member State and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or
 - v) the airline designated holds an Air Operator Certificate issued by a European Union Member State with which Sri Lanka does not have a bilateral air services agreement and that European Union Member State has denied traffic rights to Sri Lanka.
- b) In the case of an airline designated by Sri Lanka:
 - i) the airline is not established in or does not have its principal place of business in the Territory of Sri Lanka or is not licensed in accordance with the applicable laws of Sri Lanka; or
 - ii) the relevant aeronautical authority of Sri Lanka does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline.

In exercising its right under this Article Sri Lanka shall not discriminate between EU airlines on the grounds of nationality.

2. Unless immediate revocation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 17 of this Agreement.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 18 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF THE AGREED SERVICES

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.

3. The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the Designated Airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

4. In case of disagreement between the Contracting Parties, the matter referred to in paragraph 3 above shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement. Until such settlement has been reached, the capacity provided by the Designated Airlines shall remain unchanged.

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party, in accordance with its national laws and regulations, exempts the Designated Airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, direct or indirect taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants (including hydraulic fluids), maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines aircraft stores, including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.

2 The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph

1 of this Article which are:

- a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
- b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
- c) taken on aboard the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph 1 of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s) for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

ARTICLE 7 - APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air

navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airlines of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft such as regulations relating to entry clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo upon entry into, departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airlines over the Designated Airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 8 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of Hungary, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services, provided that such certificates or licenses were issued or validated equal to or above the minimum standards established under the Chicago Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize the validity of the certificates of competency and the licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying or landing in its own Territory.

3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Chicago Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 9 paragraph 2 of this Agreement request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 17 of this Agreement, with a view to reaching satisfactory agreement.

ARTICLE 9 - AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to flight crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and

that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or a longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representative of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft and its equipment (in this Article called “ramp inspection”) provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or license in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

8. Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

ARTICLE 10 - AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The assurance of safety for civil aircraft, their Passengers and crew being a fundamental pre-conditions for the operation of international air service, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention and its Annexes, the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression on Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection signed at Montreal on 01 March 1991) form an integral part of this Agreement.
3. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the Territory of the Contracting Parties or, in the case of Hungary operators of aircraft which are established in its Territory under the EU Treaties and have valid Operating Licenses in accordance with the law of the European Union, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.
5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provision as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operator of aircraft shall be required to observe, for departure from or while in the Territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including in the case of Hungary, European Union law.
7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating

communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.

10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph 1 of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 11 - USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by any other airlines for such services.

2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airlines engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed on the Designated Airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own Designated Airlines operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilitates. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data to enable them to express their views before the charges are introduced or revised.

ARTICLE 12 - COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transport and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transport.

2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representative as it may require in connection with the provision of air transport.

3. Such representative and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.

4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall either directly and at their discretion through agents have the right to engage in the sale of air transport and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose the Designated Airline shall have the right to use their own transport documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell and any person shall be free to purchase such transport and its ancillary products and facilities in local currency or any freely convertible currency.

5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with regulations in force, in freely convertible currencies.

6. All the above activities specified in paragraphs 1 to 5 of this Article shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

7. In operating or holding out air services on the specified routes any Designated Airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangements with:

- a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- b) an airline or airlines of the other Contracting Party;
- c) an airline or airlines of a third Party.

Should such a third Party not authorise or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on service to, from and via such third country the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

8. The above provisions are, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:

- a) have received approval from and meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of the Contracting Parties;
- b) provide the consumers with the proper information concerning such code-share and blocked-space arrangements;
- c) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

9. A code share service held out by a Designated Airline as a marketing airline will not be counted against the capacity entitlements of the Party designating that airline.

10. Notwithstanding any other provision of this Agreement and in connection with international air transportation, designated airlines of each Party shall be permitted to hold out passenger and/or all cargo services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the territories of the Parties or in third countries. Surface transportation providers shall not be subject to laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ARTICLE 13 - TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transport, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfer shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. In the event that there exists a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement governing the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 14 - TIMETABLES

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes, the flight timetables. This shall likewise apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 15 - TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.

2. Neither Contracting Party shall allow tariffs to be charged or proposed to be charged by the airline(s) of both Contracting Parties:

- a) which are excessive due to the abuse of market power; or
- b) the application of which constitute anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

3. Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Contracting Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In special cases this period may be reduced.

4. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the Contracting Parties which commenced in its own territory.

5. Where either Contracting Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in Paragraph 2 above, such Contracting Party shall give notice of dissatisfaction to the other Contracting Party within fifteen 15 days of the date of notification or filing of the tariff and may avail itself of the consultation procedures set out in Paragraph 6 below.

6. Each Contracting Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Contracting Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapprovals or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Contracting Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached the decision of the Contracting Party in whose territory the carriage originates shall prevail.

7. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved.

ARTICLE 16 - EXCHANGE OF INFORMATION

1. At the request of either Aeronautical Authority, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorizations given to their respective Designated Airlines to render service to, through and from the territory of the other Contracting Party. This shall include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periods or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the Territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 17 - CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Except as provided in Articles 4, 9, 10 and 15 such consultations which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 18 - SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision of some person or body. If they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one (1) to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two (2) so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.

4. The Contracting Parties shall comply with any decisions given under paragraph 2 of this Article. If either Contracting Party fails to comply with such decision the other Contracting Party shall have grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

5. The expenses of the national arbitrators shall be borne by the respective Contracting Parties. All other expenses of the arbitral tribunal including the fees and expenses of the third arbitrator shall be shared equally.

ARTICLE 19 - AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 17. Such an amendment shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

2. Any amendments to the Annexes to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall enter into force in accordance with Article 22.

3. This Agreement shall, subject to the necessary changes, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which becomes binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 20 - REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, other than amendments to the Annexes, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 21 - TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of the receipt of notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

2. In the absence of acknowledgement of the receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22 - ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

In witness whereof the undersigned being duly authorized thereto by their respective Government, have signed this Agreement in duplicate in the Hungarian and English languages, all texts being equally authentic and each Contracting Party retain one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at.....on this.....day of.....of the year.

ANNEX I

ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated by the designated airlines of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Points in Sri Lanka	Any Point or Points	Points in Hungary	Any Point or Points

2. Routes to be operated by the designated airlines of the Hungary:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Points in Hungary	Any Point or Points	Points in Sri Lanka	Any Point or Points

Note: The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and /or beyond points shall be subject to an agreement and approval between both Aeronautical Authorities.